
Saint-Malo et le Canada au XVI^e siècle : la puissance et l'oubli

Saint Malo and Canada during the sixteenth century: from power to obscurity

Éva Guillorel



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3997>

DOI : 10.4000/abpo.3997

ISBN : 978-2-7535-7691-9

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 6 décembre 2018

Pagination : 169-194

ISBN : 978-2-7535-7572-1

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Éva Guillorel, « Saint-Malo et le Canada au XVI^e siècle : la puissance et l'oubli », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-3 | 2018, mis en ligne le 06 décembre 2020, consulté le 06 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/3997> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.3997>

© Presses universitaires de Rennes

Saint-Malo et le Canada au XVI^e siècle : la puissance et l'oubli

Éva GUILLOREL

Maître de conférences en histoire moderne, université de Caen Normandie

En mars 1534, et bien qu'il ait obtenu une commission royale pour partir avec deux navires et soixante hommes vers l'Amérique, Jacques Cartier peine à achever les préparatifs de son départ depuis Saint-Malo « estant l'impeschement que lui ont donné et donnent journellement aulcuns tandans empescher ladicte navigation contrevenans au plaesir et vouloir du Roy nostre souverain seigneur et aussi plusieurs bourgeois et marchans de cestedicte ville taichant à faire mener et conduire plusieurs navires de cestedicte ville auxdictes parties de Terre Neuffve pour leur profilt particulier, lesquelz ont caiché et fait caicher lesdicts maistres de navires, maistres mariniers et compaignons de mer que par ce moyen est du tout empescher l'antreprinse et vouloir dudict seigneur¹ ». Face à cette hostilité des marchands malouins, la Cour de Saint-Malo doit intervenir en interdisant à tout autre navire de quitter le port avant que le navigateur ait pu compléter son équipage. Cet épisode illustre bien la relation complexe qu'entretient Saint-Malo avec le Canada. Dès avant les voyages de Cartier et encore longtemps après, la ville concentre son activité sur la pêche saisonnière, puis la traite de fourrures, mais s'oppose aux projets de colonisation permanente sur le continent. Les perspectives ouvertes par l'exploitation des richesses du Canada jouent pourtant un rôle essentiel dans l'essor et le rayonnement du port breton au cours de la première modernité.

1. Arrêt de la Cour de Saint-Malo, 19 mars 1534. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, Juridiction ordinaire et commune de Saint-Malo, audiences 1533-1535, f° 157 v°-158. Publié dans BIGGAR, Henry P., *A collection of documents relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*, Ottawa, Public Archives of Canada, 1930, L, p. 43-44. Une partie des documents présentés par H. P. Biggar dans cet ouvrage a été auparavant publiée par : JOÛON DES LONGRAIS, Frédéric, *Jacques Cartier, documents nouveaux*, Paris, Picard, 1888.

Jacques Cartier ou « l'histoire d'une marginalité² » ?

La figure de Jacques Cartier (1491-1557) est aujourd'hui immédiatement associée à l'exploration et à la colonisation de l'Amérique française par les Malouins. Mais paradoxalement, ses trois voyages vers le Canada entre 1534 et 1542 ne sont pas une entreprise initiée à Saint-Malo mais un projet étatique extérieur financé par François I^{er}. Pour autant, le choix du pilote malouin pour mener une telle expédition n'est en rien laissé au hasard. Jacques Cartier a acquis une solide expérience de la mer dans sa jeunesse : même si les sources disponibles à ce sujet sont rares, on sait qu'il parlait portugais – il a servi d'interprète à deux reprises à un prisonnier originaire de ce pays³ –, il évoque souvent le Brésil dans ses écrits et sa femme devient en 1528 la marraine d'une Indienne ramenée de cette région, ce qui laisse supposer qu'il a des liens avec le commerce malouin vers l'Amérique du sud déjà actif à cette époque, et a peut-être lui-même participé à l'un de ces voyages. Aucune source contemporaine n'affirme avec certitude qu'il a déjà fait la route vers l'Amérique du Nord⁴ ; cependant, sachant que cet espace est bien connu des Malouins dans le premier tiers du XVI^e siècle, l'historien Marcel Trudel suggère que « l'inexplicable serait plutôt qu'un pilote malouin, âgé de quarante-trois ans, ne fût jamais venu à Terre-Neuve⁵ ». Mais, au-delà de cette indéniable expérience, ce sont les relations de parenté entre Jacques Cartier et le procureur fiscal de l'abbaye du Mont-Saint-Michel qui orientent le choix vers ce pilote. Lorsque François I^{er} accomplit un pèlerinage dans le sanctuaire en 1532, l'abbé du Mont et grand aumônier de France, Jean Le Veneur, le recommande au roi.

Jacques Cartier obtient donc appui et financement royal pour un départ au printemps 1534 avec l'ordre de « faire le voyage de ce royaume es Terres Neufves pour descouvrir certaines ysles et pays où l'on dit qu'il se doit trouver grant quantité d'or et autres riches choses⁶ », avec pour but ultime de découvrir le passage du nord-ouest permettant de rejoindre la Chine.

2. Titre repris de : LAVALLÉE, Louis, « Jacques Cartier en son temps ou l'histoire d'une marginalité », *Colloque Jacques Cartier, histoire-textes-images*, Montréal, Société historique de Montréal, 1985, p. 59-80. Cette idée de marginalité est contestée par André LESPAGNOL dans : « Saint-Malo et la découverte du Canada », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 21-22.

3. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, Juridiction ordinaire et commune de Saint-Malo, registre 8, 26 février 1543. Publié dans : BIGGAR, Henry P., *A collection of documents*, CCXXIV, p. 476.

4. L'affirmation selon laquelle Cartier a déjà voyagé à la « Terre-Neuve », – avec toute l'ambiguïté de ce toponyme – apparaît dans un « Extrait de la généalogie de la maison Le Veneur » rédigé en 1723 par le président Hénault.

5. Cité dans BIDEAUX, Michel (dir.), *Jacques Cartier. Relations*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, p. 13. Sur la biographie de Cartier, voir aussi : BRAUDEL, Fernand (dir.), *Le Monde de Jacques Cartier. L'aventure au XVI^e siècle*, Montréal/Paris, Libre-Expression/Berger-Levrault, 1984, troisième partie ; TRUDEL, Marcel, « Jacques Cartier », *Dictionnaire biographique du Canada*. Cette notice recense les biographies plus anciennes consacrées à Jacques Cartier : [<http://www.biographi.ca/fr/index.php>] page consultée le 3 janvier 2017.

6. Ordre du 18 mars 1534. BnF, ms. fr. 15628, n° 618, f° 213 v°-214. Publié dans BIGGAR, Henry P., *A collection of documents*, XLIX, p. 42.

Jacques Cartier se rend sur la côte nord de Terre-Neuve sans difficulté, puis longe l'île vers le sud, fait le tour du golfe du Saint-Laurent en explorant les îles de la Madeleine, la baie des Chaleurs et l'île d'Anticosti, mais sans repérer l'entrée du fleuve Saint-Laurent, et retourne vers Saint-Malo où il arrive début septembre. Pendant un peu plus de trois mois passés le long des côtes américaines, il fait de nombreux repérages géographiques et des relevés cartographiques, observe la faune et la flore et établit des premiers contacts avec des Amérindiens, en particulier avec le chef iroquoien Donnacona dont il ramène deux des fils en France. Il nomme le territoire et plante plusieurs croix, faisant ainsi œuvre de « domestication intellectuelle⁷ » de l'Amérique. La toponymie qu'il retient fait référence à plusieurs reprises à ses origines malouines : le 12 juin, il note dans sa relation de voyage la découverte d'un « bon hable [havre] et fut planté une croix audit hable et nommé Saint Servan⁸ », du nom de la paroisse qui jouxte l'île de Saint-Malo et fournit un grand nombre de marins à la ville. On retrouve ailleurs la baie Saint-Julien, qui fait écho à un groupe d'îles du même nom sur la côte ouest de Saint-Malo, ou le cap de Latte dans un lieu à la configuration proche de celle du cap Fréhel et du fort La Latte, situés eux aussi à proximité de la cité malouine⁹.

Moins de deux mois après son retour, Jacques Cartier obtient une commission du roi pour un deuxième voyage avec « troys navires équipés et advitaillés chacun pour quinze mois au parachevement de la navigation des terres par vous jà commencées à descouvrir oultre les Terres Neufves¹⁰ ». Il part avec un équipage près de deux fois plus important qu'il commande depuis la *Grande Hermine*¹¹. Il emmène cette fois plusieurs membres de sa famille, dont son neveu Étienne Noël et son beau-frère Macé Jalobert. Ce dernier se voit confier le commandement de son deuxième navire, la *Petite Hermine*¹². Au-delà de ces deux hommes, c'est tout un « clan familial » bien en vue à Saint-Malo qui est impliqué dans les voyages d'exploration de Jacques Cartier¹³. Après une longue traversée de cinquante jours, il s'appuie sur les connaissances des deux Amérindiens qu'il ramène chez eux pour trouver l'entrée du fleuve Saint-Laurent, remonte le fleuve jusqu'à Stadaconé où il

7. Voir à ce sujet, pour une période plus tardive, HAVARD, Gilles, « La domestication intellectuelle des Grands Lacs par les Français dans la seconde moitié du XVII^e siècle », CASTELNAU-L'ESTOILE, Charlotte de, et REGOURD, François (dir.), *Connaissances et Pouvoirs. Les espaces impériaux (XVI^e-XVIII^e siècles). France, Espagne, Portugal*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2005, p. 63-81.

8. BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 100.

9. *Ibidem*, p. 102-103.

10. Commission du 30 octobre 1534. Archives communales de Saint-Malo, BB 4. Publié dans : BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 226-227. On peut se rapporter plus largement à cet ouvrage pour une description synthétique des trois voyages de Jacques Cartier et de leurs enjeux, p. 10-36.

11. Les noms des membres d'équipage sont conservés aux Archives communales de Saint-Malo, BB 4, 31 mars 1535, fol. 17v-20. Publié dans *ibidem*, LX, p. 53-56.

12. TRUDEL, Marcel, « Macé Jalobert », *Dictionnaire biographique du Canada*.

13. LESPAGNOL, André, « Saint-Malo et la découverte du Canada », p. 22.

retrouve Donnacona, puis navigue jusqu'à Hochelaga. Il entre en contact avec les habitants qui peuplent ce village iroquoien et nomme la montagne près du fleuve « Mont royal », mais ne peut poursuivre le voyage à cause de rapides et repart près de Stadaconé pour passer l'hiver. Celui-ci s'avère très difficile : les Français doivent faire face au froid, au scorbut et aux tensions avec les Amérindiens ; malgré la mort de vingt-cinq de ses hommes, Cartier fait la preuve que l'hivernage au Canada est possible. Il rentre à Saint-Malo en juillet 1536 après quatorze mois d'absence, avec à son bord une dizaine d'Iroquois dont le chef Donnacona qu'il a capturé. Ce deuxième voyage, bien qu'il n'ait pas permis de trouver un passage vers la Chine ni de rapporter beaucoup de métaux précieux, ouvre d'importantes perspectives d'exploration vers l'ouest au-delà d'Hochelaga et vers le nord à la recherche des richesses du royaume du Saguenay que Donnacona dit avoir visité ; il permet, de plus, d'envisager un réel projet de colonisation. À l'issue de ces deux premiers voyages, Jacques Cartier a nommé, exploré et cartographié le golfe du Saint-Laurent comme aucun Européen ne l'avait fait avant lui, et a rapporté les premières descriptions connues sur les Amérindiens de cette région¹⁴.

La troisième expédition de Jacques Cartier est retardée par la guerre contre Charles Quint. En octobre 1540 lui est délivrée par le roi une commission le nommant « capitaine general et maistre pillotte de tous les navires et aultres vaisseaux de mer » envoyés au Canada, avec l'objectif d'approfondir ses explorations et contacts avec les Amérindiens¹⁵. Mais François I^{er} confie aussi, moins de trois mois plus tard, à Jean-François de La Roque, seigneur de Roberval, son ami d'enfance et favori, une mission nettement plus ambitieuse de colonisation et le nomme lieutenant-général du Canada¹⁶. Le pilote malouin se retrouve alors sous ses ordres et doit mettre ses compétences de navigation et sa connaissance du Canada au profit de cette grande entreprise dont il n'est plus le seul maître. Mais le retard dans l'organisation du voyage conduit Cartier à partir avant Roberval – avec l'accord de celui-ci – en mai 1541¹⁷. Les relations avec les Iroquoiens de Stadaconé se font sous le signe de la méfiance : Cartier ne ramène aucun des Amérindiens emmenés en 1536, car ils sont tous morts en France. Après un nouvel hivernage difficile, il repart en France sans attendre l'arrivée de Roberval et croyant avoir découvert des diamants et de l'or, qui s'avèrent finalement être du quartz et de la pyrite de fer. Après ce troisième voyage, on ne lui confie plus d'expédition lointaine.

Les entreprises de Jacques Cartier sont suivies de près non seulement en France mais aussi dans les nations européennes concernées par les découvertes américaines, en premier lieu le Portugal et l'Espagne. Les

14. TRUDEL, Marcel, « Pour une mesure plus exacte du rôle de Jacques Cartier », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 149-153.

15. Commission du 17 octobre 1540. Archives communales de Saint-Malo, HH 1 ; et BnF, ms. fr. 5503. Publié dans BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 233-235.

16. Commission du 15 janvier 1541. Arch. nat., K 1232. Publié dans *ibidem*, p. 247-252.

17. MOLLAT DU JOURDIN, Michel, « Quelques documents inédits concernant le troisième voyage de Cartier Roberval », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 39-49.

nombreuses archives ibériques témoignent de l'inquiétude qu'elles suscitent, inquiétude qui transparait à travers l'intense activité diplomatique déployée à ce sujet. L'espion portugais Lagarto obtient de François I^{er} des informations précises sur les deux premières expéditions du pilote malouin¹⁸, tandis que l'ambassadeur espagnol à la cour de France échange avec lui au sujet du partage des possessions américaines¹⁹. La préparation du troisième voyage est tout particulièrement surveillée par des espions à Saint-Malo et auprès du roi : trois jours après l'obtention par Jacques Cartier de sa commission en octobre 1540, le nonce apostolique à Paris prévient le cardinal Farnèse²⁰ ; un espion anglais annonce à Henry VIII en janvier 1541 son départ prochain vers l'Amérique²¹, tandis que Charles Quint obtient copie de la commission accordée à Roberval le mois suivant son émission²². Quant à l'espion espagnol Pedro de Santiago, il interroge Cartier sur ses préparatifs et estime – de façon exagérée – que son expédition devrait compter 2500 hommes²³. Les voyages de Jacques Cartier ont donc une portée politique internationale dont l'enjeu géostratégique est clairement compris par les puissances européennes.

Le détail des explorations de Jacques Cartier est connu grâce à une série de publications²⁴. La première paraît avec privilège royal en 1545 chez l'imprimeur-libraire parisien Ponce Roffet, sans nom d'auteur : elle décrit le deuxième voyage de 1535-1536, mais passe largement inaperçue²⁵. Il faut attendre 1556, un an avant la mort du navigateur malouin, pour que Giovanni Battista Ramusio intègre, dans le troisième volume de son ouvrage en italien *Delle navigationi et viaggi* consacré aux explorations autour du monde, une section sur les *Relationi della Nova Francia* : elle inclut, à côté des expéditions de Verrazano et des frères Parmentier, le récit des deux premiers voyages de Cartier, le tout accompagné de deux cartes relatives à l'Amérique française. Ramusio permet ainsi, pour la première fois, la lecture de la relation présentée à François I^{er} par Jacques Cartier au retour de

18. Lettre de Lagarto à Jean III roi du Portugal possiblement le 22 janvier 1539. Archivo Nacional da Torre do Tombo à Lisbonne, Corpo Chronologico, parte 3a, Maço 14, doc. 37. Publié dans BIGGAR, Henry P., *A collection of documents*, LXXV, p. 75-81.

19. Lettre de l'ambassadeur d'Espagne en France à Charles Quint, 27 décembre 1540. Arch. nat., K 1485, années 1540-1541, n° 41. Publié dans *ibidem*, CVIII, p. 169-171.

20. Lettre du nonce en France au Cardinal Farnèse, 2 novembre 1540. Archivio di Stato à Naples, Papiers Farnèse, fasc. 691. Publié dans *ibidem*, XCII, p. 134-135.

21. Rapport du 26 janvier 1541. Public Record Office (Londres), State Papers, Domestic, Henry VIII, vol. 164, f° 171 v°. Publié dans *ibidem*, CXIV, p. 188-189.

22. Lettre de l'ambassadeur à l'empereur, 16 février 1541. Arch. nat., K 1485, année 1540-1541, n° 28. Publié dans *ibidem*, CXXI, p. 206.

23. Lettre à l'empereur, 8 avril 1541. Archivo de Indias (Simancas), est. 143, caj. 3, leg. II, 1541, n° 232. Publié dans *ibidem*, CXL, p. 259-266. Sur toutes ces archives, voir plus largement les sources publiées par BIGGAR, Henry P., ainsi que par BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 23-26.

24. Pour une mise au point à ce sujet, voir BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 36-69.

25. *Brief recit, et succincte narration, de la navigation faite es ysls de Canada, Hochelaga et Saguenay et autres, avec particulieres meurs, langaige et ceremonies des habitans d'icelles : fort delectable à veoir*, Paris, 1545.

son premier voyage, qui était restée jusqu'alors inédite²⁶. Cette publication vénitienne connaît un véritable succès, attesté par plusieurs rééditions au XVI^e et au début du XVII^e siècle, et fait connaître les voyages de Cartier dans les milieux lettrés européens. Les récits sur le navigateur malouin sont notamment repris par André Thévet, dans *Les singularitez de la France antarctique* en 1558²⁷, et par François de Belleforest dans sa *Cosmographie universelle* en 1575²⁸. Le texte de Ramusio sert aussi de base à la traduction anglaise de John Florio en 1580²⁹, avant la publication des très documentées *Principal Navigations* de Richard Hakluyt dans l'édition augmentée de 1598-1600 : outre des récits d'explorateurs anglais, Hakluyt publie non seulement les relations traduites des deux premiers voyages de Cartier, mais aussi les récits inachevés de son troisième voyage et de l'expédition de Roberval, ainsi qu'une relation du même voyage par Jean Alfonse – pilote de Roberval – d'après des manuscrits inédits³⁰. Cette publication est de loin la plus complète pour le XVI^e siècle. En 1598, au moment où la paix intérieure du royaume de France invite à relancer les projets de colonisation de l'Amérique, le récit du deuxième voyage est republié à Rouen³¹, puis il figure dans l'*Histoire de la Nouvelle France* de Marc Lescarbot en 1609. Pourtant, malgré ces éditions successives, les explorations de Cartier restent mal connues en dehors de Saint-Malo, y compris dans les milieux de la navigation : le capitaine dieppois Jean Ribault, qui conduit une expédition française en Floride en 1562, tout comme René de Goulaine de Laudonnière, qui commande celle de 1564 vers la même destination, ignorent l'existence du troisième voyage de Cartier et associent Roberval à l'expédition de 1535³².

La pêche à Terre-Neuve, fortune de Saint-Malo

L'entreprise de Jacques Cartier ne peut être comprise que si on la replace dans le contexte de la pêche malouine à Terre-Neuve au XVI^e siècle.

26. RAMUSIO, Giovanni Battista, *Delle navigationi et viaggi*, vol. 3, Venise, 1556.

27. THÉVET, André, *Les singularitez de la France antarctique, autrement nommée Amerique : & de plusieurs Terres et Isles decouvertes de notre temps*, Paris, 1558. Sur les rapports de Thévet à Cartier et au Canada, voir TRUDEL, Marcel, « André Thévet », *Dictionnaire biographique du Canada* ; SCHLESINGER, Roger et STABLER, Arthur P. (éd.), *André Thevet's North America. A Sixteenth-Century View*, Kingston/Montréal, McGill/Queen's University Press, 1986 ; LESTRINGANT, Franck, « La conférence de Saint-Malo aujourd'hui », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 53-68.

28. BELLEFOREST, François de, *Cosmographie universelle de tout le monde*, Paris, 1575.

29. FLORIO, John, *A shorte and briefe narration of the two Navigations and Discoveries of the Northweast partes called Newe Fraunce : First translated out of French into Italian, by this famous learned man Gio. Bapt. Ramutius, and now turned into English by John Florio : Worthy the reading of all Venturers, Travellers, and Discoverers*, Londres, 1580.

30. HAKLUYT, Richard, *Principal Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation [...] within the compasse of these 1500 yeeres*, Londres, 1598-1600.

31. *Discours du voyage fait par le capitaine Jacques Cartier aux Terres-neufves de Canadas, Norembegue, Hochelage, Labrador, & pays adjacens, dite nouvelle France, avec particulieres mœurs, langage, & ceremonies des habitans d'icelle*, Rouen, 1598.

32. BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 48.

L'ordre donné pour son premier voyage précisait qu'il devait aller « aux Terres-Neuves passez le destroit de la baye des Chasteaulx », c'est-à-dire en passant par le détroit de Belle-Isle entre l'île de Terre-Neuve et la péninsule du Labrador. Le voyage réalisé très rapidement – en vingt jours à l'aller et vingt et un au retour – confirme que l'itinéraire n'est pas inconnu. Dans les eaux de Terre-Neuve, Cartier croise plusieurs navires de pêcheurs qui fréquentent un espace déjà connu à travers une toponymie européenne : c'est le cas d'« ung grant navire qui estoit de La Rochelle qui avoit passé la nuit le hable de Brest », lieu de rendez-vous et d'approvisionnement en eau et en bois pour les navires morutiers autant que limite occidentale de leur territoire de pêche, ou encore du havre de Quirpon, dont le toponyme renvoie probablement au port de Kerpont près de l'île de Bréhat³³. Les Amérindiens qu'il rencontre en ces lieux semblent eux aussi habitués à la présence d'Européens.

Il n'y a rien d'étonnant à cela. Depuis plusieurs décennies, des voyages d'exploration anglais, portugais, et dans une moindre mesure français et espagnols, sont menés sur les côtes septentrionales de l'Amérique : entre 1497 et 1503, les marchands de Bristol sont autorisés par Henry VII à financer plusieurs expéditions dont celles de John et Sebastian Cabot, tandis que le roi Manuel du Portugal soutient à partir de 1500 les voyages des frères Corte Real³⁴. En parallèle à ces explorations mandatées, ou tout au moins encouragées par les souverains, les voyages de pêche à vocation strictement commerciale dans les eaux de Terre-Neuve se multiplient : même s'ils sont moins documentés par les sources, ils constituent une activité régulière et d'envergure dès les premières décennies du XVI^e siècle, sur fond de concurrence territoriale entre navires français, basques, anglais ou portugais. Les explorateurs les mentionnent régulièrement dans leurs relations, à l'image du navigateur portugais João Alvares Fagundes qui croise en 1520 des pêcheurs de Bretagne au large du Cap-Breton, ou du capitaine anglais John Rut qui, à bord de la *Mary Guildford*, constate en 1527 la présence de onze bateaux normands, un bateau breton et un portugais dans le port de Saint John's sur la côte est de Terre-Neuve³⁵.

Les navires partis de la côte nord de la Bretagne dans un rayon peu éloigné de Saint-Malo sont très présents. La tradition selon laquelle des Bretons auraient découvert l'île du Cap-Breton en 1504 est mentionnée dans le récit de voyage des frères Parmentier attribué au Dieppois Pierre Crignon, rédigé en 1539 et publié ultérieurement par Ramusio sous le titre *Discorso d'un gran Capitano di mare Francese del luoco di Dieppa*³⁶. La même affirmation se trouve chez différents auteurs : elle apparaît en commentaire marginal

33. *Ibidem*, p. 97-102 et note 32 p. 312.

34. Voir les nombreuses sources à ce sujet publiées et commentées par BIGGAR, Henry P., *Les précurseurs de Jacques Cartier, 1497-1534. Collection de documents relatifs à l'histoire primitive du Canada*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1913.

35. *Ibid.*, voir les remarques p. XXII-XXX.

36. « *Detta terra è stata scoperta da 35. anni in quà, cioè quella parte, che corre leuante, & ponente per li Brettoni, & Normandi, per la qual causa è chiamata questa terra il capo*

dans le planisphère de Gérard Mercator en 1569³⁷, dans les écrits de l'historien breton Bertrand d'Argentré en 1580, et connaît ensuite une longue postérité³⁸. Le nom de Cap-Breton apparaît sur de nombreuses cartes de l'Amérique réalisées dans la première moitié du xvi^e siècle dans différents pays européens – le planisphère réalisé par le Portugais Jorge Reinol en 1519 pour le compte de Charles Quint précise même près d'une petite île la mention d'une « terre qui fut découverte par les Bretons³⁹ » – même si l'ambiguïté du terme « Breton » permet d'entretenir la confusion entre les pêcheurs de l'ouest de la France et les expéditions anglaises menées par John Cabot et ses successeurs⁴⁰. Le médecin et botaniste siennois Pierandrea Mattioli précise toutefois bien, dans les commentaires de sa traduction italienne de la *Géographie* de Ptolémée en 1548, que le territoire de pêche de morue connu sous le nom de Terre-Neuve « fut découvert par les Bretons, c'est-à-dire les Français de Bretagne⁴¹ ».

Des navires pour Terre-Neuve au départ de ports de la côte nord-est de la Bretagne sont attestés dans les années 1510 : une lettre de pardon est accordée à un pilote de Pléneuf embarqué sur un bateau du port de Dahouët qui va vendre à Rouen en 1510 « du poysson qu'ilz avoient esté quérir et pescher és parties de la Terre-Neusfve⁴² », tandis qu'une transaction concernant la taxation du poisson pêché par les habitants de l'île de Bréhat au profit des moines de l'abbaye de Beauport mentionne la pêche à Terre-Neuve en 1514⁴³. En 1523, la *Catherine* de Binic et la *Marguerite* de Pornic s'y rendent, et des attestations concernent aussi Saint-Briac ou Erquy⁴⁴. Il faut attendre 1519 pour trouver la première trace documentaire

delli Brettoni ». RAMUSIO Giovanni Battista, *Delle navigationi et viaggi*, Venise, 1606 [1^{re} éd. 1556], p. 359.

37. « Anno 1504 Britones primi inuenerunt litora nove Francie circa ostia Sinus S. Laurentii. » Planisphère publié en 18 feuilles séparées sous le titre *Nova et Aucta Orbis Terrae Descriptio ad Usum Navigantium Emendate Accommodata*.

38. Voir par exemple l'argumentaire à ce sujet développé par VALIN René-Josué dans son *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1776, p. 8.

39. « Terra q. foy descuberta por bertōmes ». Planisphère dit « Kunstmann IV ». Reproduction sur le site : [http://scholar.library.miami.edu/floridamaps/view_image.php?image_name=d1p00020000070001001&group=spanish] (page consultée le 31 décembre 2016).

40. LITALIEN, Raymonde, PALOMINO, Jean-François et VAUGEOIS, Denis (dir.), *La mesure d'un continent. Atlas historique de l'Amérique du Nord, 1492-1814*, Paris/Sillery, PUPS/Septentrion, p. 36-46 et 210. On retrouve aussi ce type d'indications dans des cartes prestigieuses comme celles de Sebastian Münster en 1545 ou Pierre Desceliers en 1550.

41. « Forno discoperte da Bertoni, cioe da Francesi di Bertagna », dans MATTIOLI Pietra Andrea, *La geografia di Claudio Ptolomeo [...] ridotta in uolgare italiano*, Venise, 1548, « Mapas », p. 56.

42. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 21, f° 15-16. Publié dans BIGGAR, Henry P., *Les précurseurs de Jacques Cartier*, p. 116-118.

43. Arch. dép. des Côtes-d'Armor, H, fonds de l'abbaye de Beauport. Publié dans *ibidem*, p. 118-120.

44. Arch. dép. de Charente-Maritime, minutes notariales Hémon, fol. 68-69. Publié dans *ibidem*, p. 160-161. Sur la vitalité de ces ports déjà au xv^e siècle, voir TOUCHARD, Henri, *Le*

concernant spécifiquement Saint-Malo – même si des pêcheurs malouins ont pu embarquer sur des bateaux de ports voisins – à travers le séchage de la morue sur les galets du Sillon ; mais cette activité est alors présentée comme un fait banal, ce qui suggère qu'elle est pratiquée depuis plusieurs années⁴⁵. Les recherches archéologiques menées autour de Terre-Neuve confirment la présence de navires de pêche bretons au XVI^e siècle⁴⁶. Des Bretons ont aussi pu travailler pour les très actifs armateurs normands qui font de Rouen une plaque tournante du commerce français de la morue au début du XVI^e siècle, en concurrence avec les navires basques également présents de façon précoce dans les circuits terre-neuviens⁴⁷. Au hasard des sources et malgré leurs lacunes, on repère l'activité des Malouins dans cette zone tout au long du siècle : en 1553 est baptisé dans cette ville un « sauvaige des parties de la Terre-Neufvve » tandis que le Malouin Jacques Boulain y est présent en 1555⁴⁸.

Si Saint-Malo ne domine pas encore le commerce de la morue au début du XVI^e siècle, le port pose les bases d'un développement économique déjà important et structuré dans les années 1530, ce qui explique les réticences des marchands vis-à-vis de l'entreprise de Jacques Cartier. Mais c'est surtout à partir de la deuxième moitié du siècle que s'épanouit cette « économie morutière » très bien analysée dans les travaux d'André Lespagnol⁴⁹. Les Malouins se spécialisent dans la morue sèche, dont la pêche se fait non loin des côtes et le conditionnement dans des sècheries à terre : ils bénéficient pour cela de la longue expérience de conditionnement à terre développée en Bretagne dès le XIII^e siècle à partir d'espèces pêchées au large des côtes. Ce type de production s'avère plus commode, plus sûr et plus facile à commercialiser que le produit de la pêche à la morue verte, qui se

commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge, Paris, Les Belles Lettres, 1967.

45. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, registre d'audience de la juridiction seigneuriale de Saint-Malo. Cité dans LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 2011 (1^{re} éd. 1990), p. 236 ; LESPAGNOL, André, *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Paris, Privat, 1984, p. 99-100.

46. POPE Peter, « Transformation of the Maritime Cultural Landscape of Atlantic Canada by Migratory European Fishermen, 1500-1800 », dans SICKING, Louis et ABREU-FERREIRA, Darlene (dir.), *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900-1850*, Brill, Leiden, 2009, p. 126-129. Sur les fouilles archéologiques à Terre-Neuve (voir aussi l'article de Peter Pope dans ce volume).

47. INNIS, Harold A., *The Cod Fisheries. The History of an International Economy*, Toronto, University of Toronto Press, 1954, en particulier le chap. 1, « The Expansion of the French, 1497-1550 », p. 11-29 ; BRAUDEL, Fernand (dir.), *op. cit.*, p. 137-138 et 198 ; LITALIEN, Raymonde, *Les explorateurs de l'Amérique du Nord, 1492-1795*, Sillery, Septentrion, 1993, p. 64 ; TURGEON, Laurier, « Le temps des pêches lointaines : permanences et transformations (vers 1500-vers 1850) », MOLLAT, Michel, *Histoire des pêches maritimes en France*, Paris, Privat, 1987, p. 135-142.

48. Archives communales de Saint-Malo, GG 10, 17 septembre 1553. Publié dans BIGGAR, Henry P., *A collection of documents*, CCLVII p. 524-525 ; Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, minutes de la grand-chambre du Parlement de Bretagne, 1555, 2^e semestre, n^o XXII. Publié dans *Ibidem*, CCLXXVI p. 533-534 et cité dans BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 35 et note 198 p. 284.

49. En particulier sa thèse de doctorat : LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo*, p. 235-306, à qui j'emprunte largement le développement ci-dessous.

fait au large avec un salage directement sur les bateaux et qui est pratiquée par la plupart des autres navires français. Les bateaux malouins pêchent surtout sur la « côte du Petit Nord » entre le Cap Saint-Jean et le détroit de Belle-Isle, qui correspond à l'itinéraire suivi par Jacques Cartier lors de son premier voyage, mais également sur la zone contiguë de la « côte de Fougues » qui va jusqu'au cap Bonavista à l'est⁵⁰. Comme les Basques, ils construisent des pêcheries semi-permanentes au fond de havres abrités comportant des plages de galets, qu'ils remettent en état chaque année. Les eaux de Terre-Neuve rapidement prises par les glaces ne permettent de pêcher que de juin à septembre, ce qui pousse à intensifier le travail au maximum autour de la double activité de pêche et de transformation de la morue, qui se fait selon une logique « manufacturière » nécessitant une forte main-d'œuvre et une division poussée des tâches⁵¹. Chaque navire comprend 20 à 30 chaloupes : trois hommes par chaloupe en mer nécessitent deux hommes à terre pour préparer, saler et sécher le poisson. Au fur et à mesure qu'elle se développe et s'organise, l'activité de pêche est codifiée par les armateurs de Saint-Malo : le règlement de 1640 impose une répartition des espaces de pêche et une inscription des navires par ordre d'arrivée auprès du capitaine du premier navire parvenu sur place, tandis que se met en place dès le début du XVII^e siècle un système d'auto-défense des navires malouins par l'armement d'un vaisseau de guerre financé collectivement pour lutter contre les raids amérindiens⁵².

La spécialisation dans le produit haut de gamme qu'est la morue sèche permet aux Malouins de s'imposer à partir du dernier tiers du XVI^e siècle comme des acteurs dominants de la redistribution européenne de la morue dans un circuit triangulaire de commercialisation qui va de la Manche à la Méditerranée. Le produit est particulièrement adapté aux pays du Sud à la fois pour sa bonne conservation climatique et pour son adéquation au goût des consommateurs – là où la morue sèche a plus de mal à s'implanter en Europe du Nord où sont préférés le hareng et les poissons marinés –, le tout dans un contexte de forte demande en lien avec les contraintes alimentaires religieuses renouvelées par l'affirmation de la Réforme catholique⁵³. D'un point de vue plus anthropologique, notamment étudié par Laurent Turgeon, manger de la morue, premier produit américain massivement consommé en France, permet une appropriation symbolique d'un Nouveau Monde exotique et fascinant. La morue de Terre-Neuve peut évoquer l'idée d'île paradisiaque et de terre d'opulence où le poisson foisonnant épargne aux hommes la contrainte du travail de la terre. L'évocation de ce poisson est en tout cas très souvent rattachée à son lieu d'origine, qui lui confère un prestige particulier : dans son *Cuisinier françois* publié en 1651, François-

50. *Ibidem*, précisions et carte p. 240-241.

51. *Ibid.*, p. 244-246.

52. *Ibid.*, p. 248-249.

53. Voir l'article de Bernard Allaire dans ce volume, ainsi que : DELUMEAU, Jean, « Le commerce malouin à la fin du XVII^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. 66/3, 1959, p. 274-281 ; LESPAIGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo*, p. 270-284.

Pierre de La Varenne donne cinq recettes de morue dont l'une, intitulée « Morue de Terre-Neuve », est la seule de ses quatre-vingt-treize recettes à indiquer le lieu de provenance d'un aliment dans le titre⁵⁴.

L'autre atout de la morue, et l'une des raisons de son succès, est son faible prix; mais c'est aussi sa limite. Saint-Malo a beau s'imposer sur le marché de la redistribution européenne dans la seconde moitié du XVI^e siècle, le produit qu'elle propose est à faible valeur ajoutée par rapport à la main-d'œuvre et aux capitaux qu'il requiert, même si la suppression des intermédiaires permet une réelle plus-value à la vente. La morue ne crée donc pas de fortunes spectaculaires, mais un enrichissement de la ville année après année pour les propriétaires de navires qui financent les expéditions. La pêche à Terre-Neuve devient de fait rapidement un pilier essentiel de son développement au XVI^e siècle et constitue dès lors un élément fondamental de sa puissance navale et de son rayonnement en formant des générations de marins, de marchands et d'armateurs⁵⁵.

Au quotidien, la pêche à Terre-Neuve transforme la ville. Elle induit des rythmes particuliers liés au va-et-vient des navires : pour le Petit Nord, les départs se font en juin pour un retour en septembre. L'effervescence des arrivées et le déchargement des cargaisons créent une agitation particulière⁵⁶. Elle génère des activités secondaires comme la réparation des navires ou l'avitaillement. Elle attire la main-d'œuvre des environs, en particulier de Saint-Servan qui constitue la paroisse de prédilection de recrutement des matelots : la ville de Saint-Malo ne possède en effet pas de quartier maritime à proprement parler, ce qui fait d'elle une exception parmi les grands ports morutiers⁵⁷. Elle génère aussi un cosmopolitisme plus large, avec la présence de marchands, voyageurs, navigateurs ou encore espions qui convergent vers son centre, à l'image de ce marin de Jersey qui vient y embarquer en 1649 « pour aller aux costes de Terreneuffe sur pesche de poissons mollues en maniere accoustumé » ou, la même année, de ce marchand irlandais dont un témoin affirme qu'il a dit des injures « en langage irois [...] qu'il n'entendoit point » et qui se fait accompagner par un homme parlant anglais et irlandais lors

54. TURGEON, Laurier, « La morue des "terres neuves" : consommation, corps et colonialisme français au XVI^e siècle », BRIAN Isabelle (dir.), *Le lieu et le moment. Mélanges en l'honneur d'Alain Cabantous*, Paris, PUPS, 2015, p. 75-108; TURGEON, Laurier, « Codfish, Consumption, and Colonization : The Creation of the French Atlantic World During the Sixteenth Century », WILLIAMS, Caroline A. (dir.), *Bridging the Early Modern Atlantic World. People, Products, and Practices on the Move*, Burlington, Ashgate, 2009, p. 33-56.

55. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo*, p. 296-306; LESPAGNOL, André, *Histoire de Saint-Malo*, p. 106-107.

56. Voir par exemple la querelle au sujet du transport d'une charrette pleine de morue en 1651. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, juridiction seigneuriale de Saint-Malo, 4 Bx 1017. Affaire citée dans : JESTIN, Pierre, *Repères et déroutes : la vie des Malouins au milieu du XVII^e siècle. Conflits, cultures, représentations (1650-1651)*, maîtrise d'histoire inédite, Rennes, 2003, p. 135-136.

57. CABANTOUS, Alain, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995, p. 100-101.

de sa déposition devant le juge⁵⁸. Le retour des navires coïncide sans surprise avec une recrudescence des violences et des procès qui, pour certains, règlent des querelles à bord des navires dont on saisit alors l'écho indirect, comme cette affaire de chansons diffamatoires composées contre le chirurgien-navigant Jacques Chéreau lors d'une escale à Terre-Neuve parce qu'il a refusé d'aider le maître canonnier et le charpentier à préparer une pièce de bois⁵⁹. La circulation des hommes et des produits du Nouveau Monde façonne donc une identité portuaire spécifique à Saint-Malo et crée une familiarité avec un univers exotique : c'est là qu'arrivent Donnacona et neuf Iroquois avec Jacques Cartier en 1536, ce qui n'a certainement pas manqué de susciter la curiosité des habitants ; d'autres Amérindiens y circulent tout au long du XVI^e siècle. C'est aussi là que sont déchargées, outre les cargaisons de poissons, d'autres richesses de l'Amérique, en particulier les cargaisons de fourrures.

L'autre richesse de Saint-Malo : la traite de fourrures

Jacques Cartier donne dans le récit du voyage de 1534 la première description détaillée connue d'échanges de fourrures entre Français et Amérindiens en Amérique du Nord⁶⁰. Cette pratique se met en place dès les tout premiers contacts avec le nouveau continent – avant même les voyages du navigateur malouin – et se développe pour constituer un commerce transatlantique de plus en plus structuré dans la seconde moitié du XVI^e siècle⁶¹. Dans le cadre des voyages d'exploration tout d'abord, la collecte de fourrures est occasionnelle et s'intègre à une réflexion prospective plus large sur les ressources potentielles du territoire. Pour les navires morutiers ensuite, le commerce de fourrure est une activité d'appoint qui concerne surtout les bateaux pratiquant le séchage à terre – comme c'est

58. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, juridiction seigneuriale de Saint-Malo, 4 Bx 1016. Affaires citées dans RIO, Gaëlle, *Penser, percevoir et investir l'espace à Saint-Malo. Cultures, mentalités, comportements et sensibilités des Malouins en 1648*, maîtrise d'histoire inédite, Rennes, s.d., p. 149-150 et 161.

59. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, juridiction seigneuriale de Saint-Malo, 4 Bx 1017. Affaire citée dans JESTIN, Pierre, *Repères et déroutés*, p. 141.

60. « Le landemain [7 juillet 1534] partie desdits sauvaiges vindrent avecques neuff barcques [...] nous faisant signes qu'ilz estoient venuz pour traficquer avecques nous. Et nous montrerent des peaulx de peu de valleur de quoy ilz s'acoulstrent. Nous leur fysmes parroillement signe que nous ne leur voulyons nul mal et dessandismes deux hommes à terre pour aller à eulx leurs portez des cousteaulx et aulstres ferremens et ung chapeau rouge pour donnez [à leur] cappitaine. Et eulx voyant ce dessandirent partie d'eulx à terre avecques desdites peaulx et traficquerent ensemble et demenerent une grande et merveilleusse joye d'avoir et recouvrer desdits ferremens et aulstres chosses dansans et faissant plusieurs serymonyes en gectant de la mer sur leur testes avecques leurs mains et nous baillerent tout ce qu'ilz avoient tellement qu'ilz s'en retournerent touz [nuz] sans aucune chose avoir sur eulx et nous fidrent signe que le landemain retourneroient avecques d'autres peaulx. » Publié dans : BIDEAUX Michel, *op. cit.*, p. 111-112.

61. Voir à ce sujet l'analyse de ALLAIRE, Bernard, *Pelleteries, manchons et chapeaux de castor. Les fourrures nord-américaines à Paris, 1500-1632*, Paris/Sillery, PUPS/Septentrion, 1999.

le cas des navires malouins – et donc plus susceptibles de troquer avec les populations amérindiennes que ceux qui restent en mer : certains terminent leur saison de pêche par un rapide circuit sur les côtes pour prendre des fourrures avant leur retour en France⁶².

Mais l'important profit généré par la traite de fourrures, nettement plus élevé que celui de la pêche, conduit rapidement à la mise en place de voyages spécifiquement consacrés à ce commerce, dans lesquels les Malouins sont très présents. La destruction des archives notariales de Saint-Malo ne permet pas de saisir pleinement leur rôle, mais les sources extérieures à la ville suggèrent une participation active. Dès 1577, le gouverneur de Morlaix Troilus de La Roche de Mesgouez, conscient des profits que rapporte le commerce de Terre-Neuve aux marchands malouins, obtient d'Henri III un monopole pour faire lui-même le « traficq » de Terre-Neuve, qui est renouvelé l'année suivante sans qu'il puisse toutefois le mettre en application immédiatement⁶³ : après un premier voyage lucratif en 1583, il organise une deuxième expédition en association avec des armateurs de Saint-Malo et de Saint-Jean-de-Luz⁶⁴. Richard Hakluyt, chapelain de l'ambassadeur anglais envoyé en France pour collecter des informations sur les voyages de découverte, note de son côté que cinq navires malouins partent en 1585 pour faire la traite le long du Saint-Laurent et que les résultats sont si encourageants qu'une expédition deux fois plus importante est envisagée l'année suivante⁶⁵. En 1588, de retour d'un voyage d'au moins quatre navires malouins à Tadoussac, plaque tournante du commerce de fourrures avec les Amérindiens, Jacques Noël obtient pour lui et son associé un monopole de traite, après avoir mis en avant l'expertise et l'antériorité malouine dans les échanges avec le Canada : la commission précise que :

« Étienne Chaton, écuyer, sieur de La Jannaye, et Jacques Noël, capitaines de marine et maîtres pilotes de notre ville de Saint-Malo de l'Île de Bretagne, neveux et héritiers du défunt Jacques Cartier, en son vivant capitaine et grand pilote de marine, nous ont fait remontrer en notre conseil que [...] [Jacques Cartier,] en poursuivant la découverte de cette terre et des commodités y étant, après plusieurs voyages et longs travaux y avoir par ledit Cartier exposé son bien et moyen, et [celui] de ses amis, et serait décédé sans avoir ni aucun de ses héritiers tiré récompense de nosdits prédécesseurs. Néanmoins pour faire continuer la mémoire tant de leur dit feu oncle que d'eux, et que leur travail et entreprise ne soit imputée vaine et illusoire, joint le zèle et affection qu'ils ont au bien de notre service, ayant été dès leur jeunesse nourris au fait de la marine, et en suivant les mémoires de Cartier et instructions que leur a délaissés leur feu oncle leur ayant sur ces derniers jours recommandé l'exécution et continuation de son entreprise, ils auraient par plusieurs [fois fait] ledit voyage, même continuent à présent d'an en an y

62. *Ibidem*, p. 57-63.

63. BEAULIEU, Alain et OUELLET, Réal (éd.), *Samuel de Champlain, Des Sauvages*, Montréal, Éditions Typo, 1993, p. 20.

64. LANCOT, Gustave, « Troilus de La Roche de Mesgouez », *Dictionnaire biographique du Canada*.

65. BEAULIEU, Alain et OUELLET, Réal (dir.), *Samuel de Champlain*, p. 19.

trafiquer avec lesdits sauvages, tant en peaux de buffles, buffetines, martres, zibelines et autres sortes de pelleteries et marchandises qui s'y trouveront, ayant depuis quelque temps amené avec eux audit lieu de Saint-Malo aucuns desdits sauvages, ceux-ci nourris près d'un an en toute douceur et amitié, et depuis ramené en leur pays au lieu de Canada pour d'autant plus faciliter leur trafic [et] amitié desdits sauvages. »

Jacques Noël justifie sa demande de protection royale par les dangers de ce commerce « ainsi qu'ils disent leur avoir été fait l'année passée, leur ayant été brûlé trois pataches et enlevé une autre par force⁶⁶ », ces bateaux étant commandés par ses deux fils. Mais les bourgeois de Saint-Malo s'opposent aussitôt à ce privilège et parviennent à le restreindre à la seule exploitation des mines à découvrir, ce qui conduit la famille Noël à renoncer au commerce de l'Amérique⁶⁷.

Cet épisode révèle le climat de concurrence intense autour du secteur de la traite dans la seconde moitié du xvi^e siècle et les premières années du xvii^e siècle. D'autres voyages de traite impliquant des Malouins sont attestés, comme celui du *Bonaventure* commandé par La Court de Pré-Ravillon et capturé en 1591 par un navire corsaire alors qu'il est chargé de « quarante tonnes d'huile, avec des peaux et des défenses de morse⁶⁸ » rapportés des îles de la Madeleine. Avec le retour de la paix intérieure suivant la guerre de la Ligue, Henri IV renouvelle le monopole de traite de Troilus de La Roche de Mesgouez, tout en accordant l'année suivante un privilège similaire au marchand rouennais Pierre de Chauvin, à nouveau contesté par les marchands malouins; ces derniers appuient une fois encore leur argumentation sur leur filiation avec Jacques Cartier et sur l'ancienneté de leurs activités de commerce dans la région :

« La découverte dudit pays de Canada a été faite par le capitaine Jacques Cartier habitant de Saint-Malo, pays de Bretagne, sous la volonté et permission du défunt Roi François I^{er}, et la plupart à ses frais et dépens, dont il n'a eu, ni ses hoirs, le remboursement. Que depuis lesdits habitants de Saint-Malo et autres dudit pays de Bretagne ont toujours continué cette navigation et négoce avec les Sauvages habitants dudit pays et fait en sorte que, par leur industrie, ils ont rendu lesdits Sauvages traitables, doux et familiers de telle façon que par la longue connaissance qu'ils ont de ceux avec lesquels ils fréquentent à chaque an par le moyen du commerce, il se peut faire quelque découverte au consentement de Sa Majesté et bien public⁶⁹. »

66. *Ibidem*, p. 206-210.

67. BÉRENGER, Jean, « Les États de Bretagne et la colonisation nord-américaine », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 11-12; TRUDEL, Marcel, « Jacques Noël », *Dictionnaire biographique du Canada*.

68. Cité dans QUINN, David B., « M. de La Court de Pré-Ravillon et de Granpré », *Dictionnaire biographique du Canada*.

69. Mémoire des marchands de Saint-Malo contestant le monopole accordé à Pierre de Chauvin, 1600. Publié dans BEAULIEU, Alain et OUELLET, Réal (dir.), *Samuel de Champlain*, p. 214-217.

Pierre de Chauvin travaille pourtant en collaboration avec un Malouin, François Gravé du Pont – aussi orthographié Pontgravé –, qui quitte sa ville pour s'établir à Honfleur en 1600 avant d'embarquer avec lui pour Tadoussac, « lieu où ils faisaient trafic de pelleteries et de castors, avec les Sauvages du pays, qui s'y rendaient tous les printemps⁷⁰ ». Les marchands malouins s'organisent de leur côté autour de Jean Prévert de Sarcel pour envoyer un navire « pour en faire trocque avecq les Sauvages » dont les marchandises sont saisies par les hommes de Chauvin près de l'île d'Orléans⁷¹. Dans les années qui suivent, Jean Prévert de Sarcel et François Gravé du Pont explorent les côtes de l'Acadie et le Saint-Laurent pour le compte d'Aymar de Chaste, l'éphémère titulaire du monopole à la mort de Pierre de Chauvin en 1603, tout en développant une importante activité de traite⁷². Un factum des marchands de Saint-Malo en 1613 précise ainsi qu'il y a « environ de dix à douze ans seulement [1603] que ledit Champlain fut comme passager mené au premier sault [les rapides de Lachine] par ledit sieur de Pontgravé, de Saint-Mallo, et en laquelle année se trouva une infinité de personnes de toutes contrées de la France jusques au nombre de neuf ou dix barques qui toutes ensemble négotierent audit lieu⁷³ ». Un acte notarié de 1609 évoque pour sa part Gravé du Pont qui s'embarque « pour le voyage de Canadas au port de Tadouzacq et Campseau, pour y trafficquer et negocier avec les Sauvaiges dudict pays, ainsy qu'il est acoustumé user⁷⁴ ».

Les compagnies de traite éphémères se succèdent au gré de l'obtention des monopoles, en alternance avec des périodes de traite libre concédées sous la pression d'associations de marchands⁷⁵ : Compagnie de Pierre Dugua de Monts (1603-1609) rassemblant des marchands de Rouen, Saint-Malo, La Rochelle et Saint-Jean-de-Luz ; Compagnie des marchands de Rouen et Saint-Malo (connue sous plusieurs autres noms) fondée par Samuel de Champlain (1613-1620) ; Compagnie de Montmorency dirigée par Guillaume de Caën (1620-1627), puis Compagnie des Cent-Associés à l'initiative de Richelieu (1627-1663)⁷⁶. Les Malouins sont très présents, tant

70. TRUDEL, Marcel, « François Gravé du Pont », *Dictionnaire biographique du Canada*; BEAULIEU, Alain, et OUELLET, Réal (dir.), *Samuel de Champlain*, appendice 1, p. 193-195.

71. Arch. dép. de Seine-Maritime, tabellionnage de Rouen, meubles, 2^e série, 19 janvier 1602. Publié dans LE BLANT, Robert et BAUDRY, René (dir.), *Nouveaux documents sur Champlain et son époque. Volume 1 (1560-1622)*, Ottawa, Publication des Archives publiques du Canada n° 15, 1967, p. 46-47; ALLAIRE Bernard, *Pelleteries, manchons et chapeaux de castor*, p. 74 et 90; COLLECTIF, « Jean Sarcel de Prévert », *Dictionnaire biographique du Canada*.

72. BEAULIEU, Alain et OUELLET, Réal (dir.), *Samuel de Champlain*, p. 33-37.

73. BnF, Fr. 22343, f° 165-168. Publié dans LE BLANT, Robert et BAUDRY, René (dir.), *op. cit.*, p. 247-249.

74. Arch. nat., xxxv, 59, minutes de Dournel, 25 février 1609. Publié dans *ibidem*, p. 181.

75. Voir entre autres la commission d'Henri IV aux Malouins en 1603. Publiée dans BEAULIEU, Alain et OUELLET, Réal (dir.), *Samuel de Champlain*, p. 224-225.

76. Pour un résumé synthétique sur ces compagnies, voir ALLAIRE, Bernard, *Pelleteries, manchons et chapeaux de castor*, p. 72-83.

à l'intérieur de ces compagnies que dans l'opposition à celles-ci. François Gravé du Pont est la figure emblématique de ce dynamisme de Saint-Malo dans les décennies pionnières de mise en place du commerce de traite : au contact des Amérindiens dès avant 1599 pour négocier des fourrures dans le Saint-Laurent, il est présent presque en continu en Acadie et au Québec jusqu'à sa mort en 1629, travaille au service de plusieurs compagnies, et se voit confier le commandement de l'établissement de Port-Royal, puis celui de Québec en l'absence de Champlain. Son fils Robert développe également le commerce de fourrures en Acadie⁷⁷.

La traite nord-américaine s'inscrit dans un réseau de redistribution qui associe étroitement marchands des ports de l'Ouest, d'une part, et pelletiers parisiens, de l'autre. Ces derniers travaillent avec d'autres corporations de métiers pour transformer les fourrures, notamment sous forme de chapeaux, pour ensuite les écouler sur les marchés de France et de plus en plus d'Europe du Nord⁷⁸. Dès les années 1580, Valléran Perrochel rassemble ainsi à Paris des pelleteries ayant transité par Saint-Malo, Dieppe ou Rouen : Richard Hakluyt affirme en 1583 avoir vu dans sa maison pour cinq mille écus de fourrures diverses⁷⁹. Certains pelletiers garantissent leurs approvisionnements en finançant directement des navires : c'est le cas d'Henri Honton qui prête de l'argent pour le voyage de Jean Sarcel de Prévert à Tadoussac entre 1600 et 1603, de Pierre Ménard qui est en contact avec des marchands de Saint-Malo ou encore de Mathieu Duisterlo qui prête à François et Robert Gravé du Pont entre 1608 et 1610 en échange d'un droit de préemption sur les peaux de castor ramenées ; le même marchand achète par avance deux cents peaux de castors à Jean Sarcel de Prévert en 1609⁸⁰. Certaines archives gardent trace de ce transport de fourrures entre les ports atlantiques et la capitale, tel cet arrêt du conseil d'État de 1605 qui décrit le trajet en voiture de vingt-deux ballots de castors que Pierre Dugua de Monts a fait décharger à Saint-Malo à destination de Paris, et qui sont temporairement bloqués à Condé-sur-Noireau en Normandie⁸¹. Les Malouins sont toutefois surtout présents parmi les pionniers de la traite : rapidement, le trafic de fourrures leur échappe au bénéfice des marchands normands et rochelais, Saint-Malo se reconcentrant alors sur la pêche.

77. TRUDEL, Marcel, « François Gravé du Pont » ; MACBEATH, George, « Robert Gravé du Pont », *Dictionnaire biographique du Canada*.

78. ALLAIRE, Bernard, *Pelleteries, manchons et chapeaux de castor*, p. 109-113.

79. Lettre du 7 janvier 1584 à sir Francis Walsingham. Cité dans BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 39.

80. Arch. dép. de Seine-Maritime, 2 E 1-649, 23 février 1602 ; Arch. nat., XXIII-251, 14 août 1615 ; Arch. nat., notaire Dournel, XXXV-57, 4 janvier 1608, XXXV-59, 25 février et 2 mars 1609, et XXXV-60, 23 décembre 1609. Cités dans ALLAIRE, Bernard, *Pelleteries, manchons et chapeaux de castor*, p. 74 et 77 et en partie publiés dans LE BLANT, Robert et BAUDRY, René (dir.), *Nouveaux documents sur Champlain*, p. 98 et 181-182.

81. Arch. nat., Arrêts du Conseil d'État, E^{8A}, f^o 31. Publié dans *ibidem*, p. 94-95.

Saint-Malo et les enjeux de la colonisation en Amérique

On ne peut dissocier la réflexion sur le développement de la traite malouine de celle qui tourne autour des enjeux de la colonisation nord-américaine. Si les marchands malouins sont si actifs pour s'opposer aux monopoles, c'est aussi parce qu'ils refusent de supporter les frais d'une entreprise de colonisation. Or, la contrepartie demandée par le pouvoir royal en échange de l'octroi de monopoles est le transport et l'installation de colons, ce qui permet à l'État de développer le peuplement du continent tout en faisant porter la charge financière aux armateurs privés. Le combat contre les monopoles devient donc synonyme de lutte contre la colonisation du Canada. Le *factum* contre Champlain en 1613 résume bien la façon dont les marchands malouins associent colonisation et échec financier en prenant comme exemple à ne pas suivre la compagnie de Dugua de Monts, à laquelle plusieurs d'entre eux ont été associés à l'origine⁸² :

« depuis l'an mil six cens quatre, pour parvenir au peuplement de la Nouvelle-France, le sieur du Mont et ses assotiez de Normandie, Bretagne et Guyenne, s'obligerent de mener par chacun an le nombre de soixante personnes, artisans, laboureurs et autres, pour travailler aux mines que on y trouveroit, et tant et si longuement y continuèrent qu'il se trouve que laditte compaignye avoit perdu tout le fonds d'icelle montant à près de cinquante mil escuz [...] ce qui occasionna la rupture de la laditte compaignie⁸³. »

De fait, les Malouins se contentent d'envoyer des navires pour la pêche et la traite mais ne transportent jamais d'engagés destinés au peuplement, et font pression pour obtenir la liberté du commerce au Canada⁸⁴. Ils sont soutenus en cela par les États de Bretagne, dont la politique vis-à-vis des colonies est dominée aux XVI^e et XVII^e siècles par les interventions du procureur-syndic de Saint-Malo, qui sont systématiquement en faveur de la liberté générale du commerce. Le lobby exercé par les marchands malouins via les États est fructueux, puisqu'il aboutit à la suppression ou la réduction des monopoles successivement accordés, jusqu'à ce que Richelieu réussisse à imposer la Compagnie des Cent-Associés⁸⁵. Cette dernière n'exclut d'ailleurs pas totalement les Malouins : même si aucun Breton n'est pré-

82. Un contrat du 8 mars 1604 donne la liste des marchands malouins ayant passé accord avec Dugua de Monts à ce sujet : Arch. nat., minutier XXIV, 218. Publié dans *ibidem*, p. 87-88. Ces noms apparaissent dans d'autres actes concernant l'envoi de navires et le partage des profits avec Dugua de Monts, par exemple dans des transactions du 29 novembre et 30 décembre 1608 : Arch. dép. de Seine-Maritime, tabellionage, meubles, 2^e série ; et Arch. nat., minutier XV, 18, f^o 884. Publié dans *ibidem*, p. 174-180.

83. BnF, Fr. 22343, f^o 165-168, 30 janvier 1605. Publié dans *ibidem*, p. 247-249.

84. CARPIN, Gervais, « Les migrations vers la Nouvelle-France au temps de Champlain », LITALIEN, Raymonde et VAUGEOIS, Denis (dir.), *Champlain, La naissance de l'Amérique française*, Sillery/Paris, Septentrion/Nouveau Monde, 2004, p. 163-179.

85. BÉRENGER, Jean, « Les États de Bretagne et la colonisation nord-américaine ». Robert Le Blant publie une série d'arrêts du Conseil d'État et du Parlement de Rouen montrant bien ces conflits entre les marchands malouins et des détenteurs de monopoles comme Dugua de Monts, Samuel de Champlain ou le prince de Condé entre 1609 et 1613 : LE BLANT, Robert et BAUDRY, René (dir.), *op. cit.*, documents répartis entre la p. 104 et 266.

sent au départ, Achille de Harley, sieur de Sancy et évêque de Saint-Malo, prend en 1632 une part dans la compagnie, sans pour autant y jouer un rôle actif. La compagnie achète également plusieurs navires malouins d'occasion pour faire passer les « deux à trois cens hommes de tous métiers » qu'elle s'engage à installer dans la colonie⁸⁶; les colons transportés dans les années qui suivent ne partent toutefois pas de Saint-Malo, mais s'embarquent à Dieppe, Bordeaux ou La Rochelle⁸⁷.

Pour autant, certains Malouins jouent un rôle déterminant dans l'établissement des premiers colons en Amérique. François Gravé du Pont choisit avec Samuel de Champlain le site de Port-Royal pour y établir le premier établissement pérenne en Acadie en 1605, après un échec d'hivernage à l'embouchure de la rivière Sainte-Croix l'année précédente⁸⁸. Quelques années plus tard, son fils Robert fonde sur la rivière Saint-Jean un poste de traite, première tentative d'établissement européen permanent sur le territoire de ce qui est aujourd'hui la province du Nouveau-Brunswick⁸⁹. Au-delà de ces pionniers, le rôle des Malouins dans la colonisation du Canada est difficile à mesurer. Longtemps minoré par rapport aux Normands, le nombre de Bretons ayant fréquenté la Nouvelle-France a été fortement réévalué par les travaux de Leslie Choquette en prenant en compte non seulement les installations permanentes mais aussi les migrations saisonnières et temporaires. La Bretagne arrive alors en tête des provinces pourvoyeuses de migrants sur l'ensemble du régime français, la majorité d'entre eux provenant de Haute-Bretagne. Au sein de cet espace, les villes de Saint-Malo et Nantes concentrent les départs, en attirant dans le cas de la première des populations dans un rayon de 25 km à l'est et à l'ouest et de 50 km au sud, soit une distance pouvant être parcourue en un à deux jours. L'émigration apparaît alors comme un « sous-produit de la florissante économie atlantique⁹⁰ ». Ces calculs portent cependant sur toute la période coloniale, et les apports de population permanente concernent essentiellement la seconde moitié du XVII^e et le XVIII^e siècle.

Pour la première moitié du XVII^e siècle, le colon malouin le plus emblématique est sans conteste Guillaume Couillard, même si une incertitude demeure sur son lieu de naissance (Saint-Servan ou Paris) vers 1591⁹¹.

86. CARPIN, Gervais, *Le Réseau du Canada. Étude du mode migratoire de la France vers la Nouvelle-France (1628-1662)*, Paris/Sillery, PUPS/Septentrion, 2001, p. 97 et 277. L'« Acte pour l'établissement de la Compagnie des Cent Associés pour le commerce du Canada, contenant les articles accordés à ladite Compagnie par M. le Cardinal de Richelieu, le 29 avril 1627 » est reproduit dans FRÉGAULT, Guy et TRUDEL, Marcel, *Histoire du Canada par les textes*, Montréal/Paris, Fides, 1963, t. 1, p. 21-24.

87. CARPIN, Gervais, *Le Réseau du Canada*, p. 119-137.

88. TRUDEL, Marcel, « François Gravé du Pont ».

89. MACBEATH, George, « Robert Gravé du Pont ».

90. CHOQUETTE, Leslie, *De Français à paysans. Modernité et tradition dans le peuplement du Canada français*, Paris/Sillery, PUPS/Septentrion, 2001, p. 50-52.

91. D'après Marcel Fournier, les plus récentes recherches réalisées par M. Josseume penchent en faveur de Saint-Servan. FOURNIER, Marcel, *Les Bretons en Amérique française, 1504-2004*, Rennes, Les Portes du Large, 2005, p. 445-447.

Venu s'établir à Québec en 1613 d'après le témoignage de Champlain, il est l'un des tout premiers habitants permanents de la colonie et aurait été le premier à utiliser la charrue pour le travail de la terre. Il épouse en 1621 Guillemette Hébert, fille de Louis Hébert, le premier colon à s'être installé avec sa femme et ses enfants en 1617 ; dix enfants naissent de cette union, ce qui assure une longue descendance à sa lignée. Il est aussi l'un des rares Français à rester avec sa famille à Québec lorsque l'établissement est repris par les Anglais entre 1629 et 1632, et finit par être anobli sous le nom de Couillard de Lespinay pour services rendus au pays⁹².

La mémoire des relations entre Saint-Malo et le Canada au xvi^e siècle : entre oubli et réappropriation

Michel Bideaux ouvre son introduction à l'édition critique des récits de voyage de Jacques Cartier en affirmant que le navigateur « est, pour l'essentiel, une invention du xix^e siècle⁹³ ». De fait, l'oubli puis la redécouverte de cette figure historique est symptomatique des phénomènes de remémoration sélective des autorités ou des communautés qui entretiennent ou recréent le souvenir du passé en fonction de leurs intérêts présents. En dehors de Saint-Malo, Jacques Cartier est largement oublié dans la France des Lumières : les manuels de géographie omettent le plus souvent de le mentionner en décrivant la découverte du Canada ; le *Dictionnaire de Trévoux* n'en parle que de façon très lacunaire et en partie fautive en notant à l'article Canada que, après le voyage de Verrazano, « Jean Quartier [sic] y alla ensuite ; & après avoir remonté le fleuve S. Laurent plus haut que Québec, il s'en revint en France sans avoir fait aucun établissement, & fort dégoûté d'en faire⁹⁴ ». Voltaire ne le mentionne même pas dans le chapitre « Des possessions des Français en Amérique » publié dans son *Essai sur les mœurs et l'esprit des nations*⁹⁵. Les deux sources les plus documentées sont l'œuvre d'ecclésiastiques : le *Dictionnaire* de Louis Moréri publié en 1709, le seul à donner une vision positive et des détails sur les explorations de Jacques Cartier présenté comme « l'un des plus savants et expérimentés pilotes de son temps⁹⁶ », et l'*Histoire et description générale de la Nouvelle-France* du jésuite Pierre-François-Charles de Charlevoix, qui en dresse un portrait largement critique et insiste lourdement sur les « contes » et éléments merveilleux qui décrédibilisent selon lui ses récits

92. PROVOST, Honorius, « Guillaume Couillard de Lespinay », *Dictionnaire biographique du Canada*.

93. BIDEAUX, Michel, *op. cit.*, p. 9.

94. *Dictionnaire de Trévoux*, édition lorraine, Nancy, 1738-1742 : [<http://www.cnrtl.fr/dictionnaires/anciens/trevoux/menu1.php>] page consultée le 19 février 2017.

95. VOLTAIRE, *Essai sur les mœurs et l'esprit des nations*, 1756, éd. électronique « Les classiques des sciences sociales », UQAC, 2002, p. 117-121.

96. MORÉRI, Louis, *Le Grand Dictionnaire historique, ou Le mélange curieux de l'histoire sacrée et profane*, Lyon, 1674 (20 éditions entre 1674 et 1759).

de voyages⁹⁷. Daniel-Henri Pageaux, dans son étude sur la perception de Jacques Cartier au XVIII^e siècle, relève l'écart important entre la geste hispanique développée à la même époque autour de Christophe Colomb, et l'absence de tels récits en France autour du navigateur malouin. Dès lors, l'affirmation de Chateaubriand en 1812 selon laquelle « Saint-Malo est la patrie de Jacques Cartier, le Christophe Colomb de la France, qui découvrit le Canada » tranche avec les discours antérieurs et annonce la réévaluation du personnage au XIX^e siècle⁹⁸.

La réappropriation de Jacques Cartier est surtout importante au Canada où le navigateur devient, selon l'expression de Jacques Robert, le « héros mythique d'une nation en quête d'affirmation⁹⁹ ». En 1835, une croix en bois est plantée à l'endroit où les Français avaient fait leur premier hivernage trois cents ans plus tôt. Un projet de monument est envisagé et le journal du navigateur est publié. Georges-Barthélémi Faribault, passionné d'histoire, greffier adjoint et archiviste de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, est particulièrement dynamique pour développer des recherches autour de Jacques Cartier. Il entre en contact avec la mairie de Saint-Malo et apprend qu'il s'y trouve un portrait peint de l'explorateur : il en demande une copie, réalisée en France par Louis-Félix Amiel et expédiée en 1847. Le tableau est reproduit au Québec par Théophile Hamel et largement diffusé par le biais de lithographies qui familiarisent le grand public avec un visage imaginaire de Jacques Cartier : en effet, le tableau malouin original n'a été réalisé qu'en 1838 par François Riss pour répondre à une commande de la ville et ne repose sur aucune source d'époque. Les rares documents iconographiques de la première moitié du XVI^e siècle qui représentent des explorateurs européens sur les rives du Saint-Laurent, comme la carte de Nicolas Vallard en 1547 ou la gravure publiée par Giovanni Battista Ramusio en 1556, sont trop vagues et stéréotypés pour être utilisés. Même les recherches reprises un siècle après celles de Faribault, fondées sur la redécouverte dans les années 1950 d'un portrait probablement réalisé au XVII^e siècle ainsi que sur l'expertise du crâne supposé de Jacques Cartier exhumé de la cathédrale de Saint-Malo en 1951, n'ont pas donné de résultat convaincant quant à l'apparence physique réelle du navigateur¹⁰⁰.

97. CHARLEVOIX, Pierre-François-Xavier de, *Histoire et description générale de la Nouvelle France, avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, Paris, 1744 (1^{re} éd. Nyon, 1722), p. 8-22.

98. CHATEAUBRIAND, François-René de, *Mémoires d'outre-tombe*, Paris, Garnier, 1861 (1^{re} éd. 1849-1850, rédigé entre 1809 et 1841), p. 45. PAGEAUX, Daniel-Henri, « Jacques Cartier & la France des Lumières », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 155-159.

99. ROBERT, Jacques, « L'invention d'un héros », dans BRAUDEL, Fernand (dir.), *op. cit.*, p. 295-305, 319-346.

100. Sur le portrait de Jacques Cartier, voir le chapitre « Les visages de Cartier » dans : *Jacques Cartier le pilote de Canada. Exposition commémorative du 450^e anniversaire de la découverte du Canada*, Musée de Saint-Malo, 1984, p. 87-96; TRUDEL, Marcel, « Jacques Cartier », *Dictionnaire biographique du Canada*. LAILLER, Dan, « Le sieur de Limoëlou », BRAUDEL, Fernand (dir.), *op. cit.*, p. 285. Sur l'identification du crâne de Jacques Cartier, voir le rapport du médecin Denis Leroy présenté à la Société Française d'Histoire de la

La seconde moitié du XIX^e siècle correspond à une véritable « Cartiermanie¹⁰¹ », le personnage pouvant être facilement sollicité tant par les francophones – en tant que Français et catholique – que par les anglophones – en tant que découvreur du Canada –. En 1847, le réaménagement du Vieux-Montréal est l'occasion de baptiser la nouvelle place du marché « Place Jacques-Cartier ». À partir de là, ce nom est repris et s'inscrit durablement dans la toponymie québécoise. La réalisation de plusieurs sculptures et monuments – notamment à Québec en 1889 et à Montréal en 1893¹⁰² – ou encore l'émission de timbres-poste à l'effigie de Jacques Cartier renforcent la visibilité publique donnée au navigateur malouin. Le nouveau quartier qui se développe sur la rive nord de la rivière Saint-Charles à Québec prend en 1893 le nom de Limoilou, en hommage au manoir où il a fini ses jours à Saint-Malo. Jacques Cartier inspire également des créations littéraires, qu'il s'agisse du poème du premier ministre québécois Pierre-Joseph-Olivier Chauveau sur Donnacona en 1861, des 2 800 alexandrins écrits par Pamphile Lemay sur le voyage de 1535 (récompensé en 1867 par la médaille d'or du concours de poésie de l'université Laval), ou encore du drame en cinq actes de Joseph-Louis Archambault *Jacques Cartier, ou Canada vengé* en 1879¹⁰³. Il devient aussi le héros de toute une littérature de jeunesse qui fleurit au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle – notamment dans les romans d'Eugène Achard – et qui en fait un modèle de vaillance et de vertu chrétienne¹⁰⁴.

Le 400^e anniversaire du premier voyage de Cartier donne lieu en 1934 à des célébrations d'une ampleur inégalée. L'idée lancée par le député Rodolphe Lemieux de construire une cathédrale en son honneur à Gaspé est rejetée pour des raisons budgétaires en cette période de crise économique, au profit d'une croix en granit de Saint-Malo inaugurée en grande pompe en présence d'une délégation de deux cents officiels. Les inaugurations, colloques et festivités se succèdent au Québec et secondairement en Ontario, avec comme point d'orgue l'inauguration du pont Jacques-Cartier à Montréal. Une délégation canadienne réalise aussi un voyage en France ponctué par le dévoilement de plaques commémoratives, d'un buste de Cartier à Paris, et par la visite de villes bretonnes et normandes, dont évidemment Saint-Malo. L'heure est alors à la célébration du lien entre

Médecine en 1972 : [<http://www.biusante.parisdescartes.fr/sfhm/hsm/HSMx1973x007x002/HSMx1973x007x002x0095.pdf>] page consultée le 19 février 2017, p. 114-115.

101. Pour reprendre l'expression et l'analyse de GORDON, Alan, *The Hero and the Historians. Historiography and the Use of Jacques Cartier*, Vancouver/Toronto, University of British Columbia Press, 2010.

102. Pour des reproductions des principaux monuments, voir la page consacrée au souvenir de Jacques Cartier sur le site du musée Jacques Cartier : [http://www.musee-jacques-cartier.fr/fr/contenu-article/index.php?id=69&p_p=24] page consultée le 19 février 2017.

103. ROBERT, Jacques, « L'invention d'un héros », p. 329-334.

104. ACHARD, Eugène, *La grande épopée de Jacques Cartier*, sept volumes écrits entre 1935 et 1942; MARMIER, Jean, « Un Jacques Cartier "pour la jeunesse canadienne" », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 169-173; BOIVIN, Aurélien, « Jacques Cartier, héros de roman québécois », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 175-183.

Québécois et Français, avec une forte tonalité religieuse¹⁰⁵. L'exposition universelle de Montréal en 1967 est l'occasion de construire une réplique de la *Grande Hermine*, ensuite déplacée à Québec à l'emplacement du premier hivernage jusqu'à sa démolition en 2001 et son remplacement par une structure métallique symbolisant le même navire. 1984 correspond à la dernière grande célébration liée au navigateur malouin, largement soutenue par le gouvernement fédéral de Pierre Elliott Trudeau, cette fois au service de la construction d'une identité nationale canadienne visant à contrer la montée du nationalisme québécois. Depuis le XIX^e siècle, le personnage de Jacques Cartier a donc servi de point de contact entre les différents nationalismes canadiens (francophones et anglophones) autour d'un héros pouvant satisfaire toutes les communautés. Mais les vertus exaltées au XIX^e siècle – autour du « père » de la colonisation et de l'évangélisation du Canada – sont nettement moins consensuelles par la suite dans un contexte post-colonial et de distanciation vis-à-vis du catholicisme. Pouvant difficilement représenter les valeurs québécoises de la seconde moitié du XX^e et du XXI^e siècle, Cartier est mis au second plan par rapport à d'autres figures comme Champlain pour les francophones ou Cabot pour les anglophones¹⁰⁶. On peut toutefois mesurer l'imaginaire bien ancré auquel il reste associé à travers la récurrence des références qui lui sont faites dans les titres d'ouvrages grand public sur l'histoire et l'identité québécoises¹⁰⁷. De façon symbolique, il figure aussi en bonne place sur l'immense fresque murale dite « Fresque des Québécois » inaugurée en 1999 dans la vieille ville de Québec. Jacques Robert peut ainsi affirmer que « désormais le Malouin appartient au patrimoine collectif des Québécois¹⁰⁸ ».

Si l'on se place maintenant du côté de Saint-Malo, la mémoire de Jacques Cartier est également complexe et s'inscrit dans la construction d'une « mythologie urbaine » dont André Lespagnol analyse deux étapes successives¹⁰⁹. La phase initiale est celle de l'auto-construction d'une « cité des grands hommes » à partir du deuxième quart du XIX^e siècle, mettant en valeur les figures glorieuses du passé dont Cartier constitue le héros primitif. Une génération d'érudits locaux définit un récit historique rap-

105. PORTES, Jacques, « 1934 : le 400^e anniversaire du voyage de Jacques Cartier en perspective », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 207-214; ainsi que la version actualisée à la fin des années 2000 de l'article de Jacques Portes consacré à Jacques Cartier dans l'*Encyclopédie du patrimoine culturel de l'Amérique française* : [www.ameriquefrancaise.org/fr/article-46/Jacques_Cartier] page consultée le 19 février 2017.

106. GORDON, Alan, *The Hero and the Historians*, p. 187-188.

107. Par exemple HOGUE, Jean-Pierre, *L'héritage de Jacques Cartier. Les valeurs, l'appartenance et les frustrations des Québécois*, s.l., Inédi, 1982; SÉRANT, Paul, *Les enfants de Jacques Cartier. Du Grand Nord au Mississippi, l'Amérique de langue française*, Paris, Laffont, 1991. Ces deux ouvrages ne traitent en réalité pas de Jacques Cartier, ce nom servant surtout d'accroche pour les lecteurs.

108. ROBERT, Jacques, « L'invention d'un héros », p. 336.

109. LESPAIGNOL, André, « Saint-Malo, « ville mythique » ? Les deux âges de la construction d'une mythologie urbaine », CABANTOUS, Alain, *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 35-44.

pelant les hauts faits du passé de la ville, ancrant ainsi une tradition historiographique ensuite épaulée par la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo fondée en 1898. Les commandes de peintures et de sculptures réalisées par la ville placent Jacques Cartier auprès d'autres figures tutélaires comme René Duguay-Trouin et Robert Surcouf : une statue du navigateur est érigée en 1905 sur les remparts de la ville en présence d'une importante délégation canadienne, il figure parmi les dix portraits commandés par la municipalité dans les années 1830, et la découverte du Canada par Cartier est le thème d'un des quatre tableaux retenus pour décorer les salons de l'hôtel de ville. La commémoration de ces grands hommes est complétée par le baptême de rues et places à leur nom, comme c'est le cas en 1839 pour Jacques Cartier¹¹⁰. Cette exaltation nostalgique du passé remplit une fonction de « mythe de compensation¹¹¹ » à un moment où le port décline et peine à s'adapter au nouveau contexte de la modernisation industrielle. La deuxième phase de la construction identitaire malouine passe par une recomposition du passé pour mettre en avant l'image de cité corsaire. Ce glissement est perceptible dès les années 1890 et s'impose durablement en véhiculant un message mémoriel visant de plus en plus un public extérieur à la ville dans le contexte d'une redéfinition de son attractivité désormais tournée vers le tourisme de masse¹¹². Dans cette nouvelle représentation de l'identité de Saint-Malo, Jacques Cartier passe au second plan, et sa présence est aujourd'hui peu valorisée dans la communication touristique de la ville qui préfère mettre en avant la triple image de « cité corsaire, capitale de la mer, joyau de la Côte d'Émeraude¹¹³ ». Jacques Cartier est bien associé au nom d'un lycée ou d'une association sportive, mais c'est devant la plaque commémorative de Robert Surcouf que posent les entraîneurs du principal club de football de la ville pour leur photo officielle¹¹⁴. La rareté du patrimoine bâti datant du XVI^e siècle encore visible à Saint-Malo n'aide pas à renforcer la visibilité de Jacques Cartier¹¹⁵ : la mémoire du navigateur est surtout concentrée hors de la ville intra-muros à travers le manoir de Limoëlou, à Rothéneuf, demeure dont il est le propriétaire de 1541 à 1557. Le manoir est racheté à l'occasion du 450^e anniversaire du voyage de 1534, avec l'aide d'un important financement canadien, pour être transformé en « Musée Jacques-Cartier¹¹⁶ ». Ce lieu de mémoire participe depuis cette date, avec

110. PRAIMPAIN, Édouard, *Saint-Malo historique*, Amiens, Piteux, 1902, p. 268-270.

111. LESPAGNOL, André, « Saint-Malo et la découverte du Canada », p. 19.

112. LESPAGNOL, André, « Saint-Malo, "ville mythique" ? », p. 42-43.

113. Ce sont les trois expressions retenues pour définir la ville sur la page « tourisme » de la municipalité : [<http://www.ville-saint-malo.fr/tourisme/>] (page consultée le 19 février 2017).

114. Union Sportive de Saint-Malo : [<http://www.ussm.fr/http%3A/www.ussm.fr/les-equipes/equipe-cfa/effectif-et-staff/equipe-cfa/effectif-et-staff/>] page consultée le 19 février 2017.

115. PETOUT, Philippe, « Saint-Malo au temps de Jacques Cartier », *Études canadiennes/Canadian Studies*, t. 17, 1984, p. 25-27.

116. [<http://www.musee-jacques-cartier.fr/>] page consultée le 19 février 2017.

l'appui de l'Association Malouine des Amis de Jacques Cartier créée en 1969, à l'entretien d'un « tourisme de mémoire » axé en particulier sur les échanges avec les francophones du Canada.

La mémoire de Jacques Cartier occulte largement celle des autres figures malouines qui ont développé des liens avec l'Amérique du Nord au cours du long ^{xvi}^e siècle, tout comme celle de l'activité de pêche à la morue qui a fait la fortune de la ville : du côté français, André Lespagnol estime révélateur à cet égard que le choix unanime du conseil municipal de Saint-Malo pour la reconstruction d'un navire emblématique de la ville en vue du grand rassemblement naval à Brest en 1992 se soit porté sur le *Renard*, dernier corsaire armé par Surcouf en 1813, sans que soient envisagés d'autres projets alternatifs comme la reconstitution d'une goélette morutière¹¹⁷. Jacques Cartier est aussi la seule figure retenue dans la toponymie française, là où d'autres Malouins sont un peu mieux représentés au Canada : c'est particulièrement vrai pour François Gravé du Pont, dont le nom – souvent sous la forme Pontgravé – a été donné à des rues dans plusieurs villes du Québec, à un canton dans la même province, et correspond aussi à plusieurs toponymes en Acadie¹¹⁸. Il en est de même pour Guillaume Couillard, dont le patronyme est repris dans la toponymie québécoise, et qui est également représenté en sculpture sur un monument inauguré en 1918 en l'honneur des premiers colons établis à Québec¹¹⁹. Ce nom est aujourd'hui porté par environ 2000 personnes au Québec, issus de trois pionniers dont Guillaume Couillard de Saint-Servan¹²⁰ : sa visibilité a récemment été tout particulièrement assurée par Philippe Couillard, premier ministre du Québec entre 2014 et 2018.

•

Dans la conclusion de l'article qu'il publie dans le volumineux ouvrage collectif dirigé par Fernand Braudel sur *Le Monde de Jacques Cartier*, André Lespagnol insiste sur « l'ambiguïté du rôle historique de Saint-Malo par rapport à la découverte du Canada. Ville marchande d'esprit utilitariste, elle n'a ni conçu le projet de la Découverte ni assumé l'entreprise ; tout au contraire, elle l'a plutôt combattue et entravée à ses débuts. Mais en tant que port dynamique déjà largement engagé dans l'aventure atlantique, Saint-Malo avait, à son corps défendant, contribué à réunir quelques-unes des conditions préalables matérielles et humaines qui allaient en rendre possible la réussite sous la conduite de l'un de ses fils¹²¹. » Cette relation complexe qu'entretient Saint-Malo avec le Canada au cours du long ^{xvi}^e siècle se poursuit au fil des époques : en défendant le commerce par

117. LESPAGNOL, André, « Saint-Malo, "ville mythique" ? », p. 43.

118. FOURNIER, Marcel, *Les Bretons en Amérique*, p. 429.

119. Monument Louis Hébert, Marie Rollet et Guillaume Couillard, situé dans le parc Montmorency à Québec.

120. FOURNIER, Marcel, *Les Bretons en Amérique*, p. 446.

121. LESPAGNOL, André, « La vie quotidienne à Saint-Malo au temps des découvertes », BRAUDEL, Fernand (dir.), *op. cit.*, p. 227.

opposition à la colonisation, en délaissant la traite de fourrures pour se concentrer sur la pêche à la morue, la ville pourtant pionnière dans l'exploration et l'exploitation du nouveau continent se laisse distancer par le dynamisme d'autres ports de la Manche et de l'Atlantique. La pêche à Terre-Neuve constitue toutefois pendant deux siècles le moteur de la richesse et de la puissance navale malouine : le port s'impose comme un nœud central de l'« espace morutier » européen à travers un commerce de redistribution qui irrigue tant le nord que le sud du continent. Il faut attendre la seconde moitié du ^{xvii}^e siècle pour que la saturation du marché, la concurrence commerciale et les modifications de la conjoncture liées à la guerre conduisent à une reconversion vers la course, sans pour autant délaisser la pêche morutière. Cette nouvelle activité, grande source de richesse, marque le ^{xviii}^e siècle malouin et façonne durablement les représentations de la ville. Elle éclipse dans les mémoires le caractère précurseur et déterminant des liens noués entre Saint-Malo et le Canada au ^{xvi}^e siècle, contribuant à entretenir jusqu'à aujourd'hui dans les esprits un déséquilibre entre d'une part le poids historique fondamental de ces échanges et d'autre part la faible reconnaissance – surtout en France – qui lui est accordée dans la construction du discours sur l'histoire et l'identité de Saint-Malo.

RÉSUMÉ

Saint-Malo entretient une relation complexe avec le Canada au cours du long ^{xvi}^e siècle. La figure de Jacques Cartier, aujourd'hui immédiatement associée à l'exploration et à la colonisation de l'Amérique française, n'est aucunement emblématique des choix privilégiés par cette ville. En effet, les marchands concentrent leurs activités sur la pêche saisonnière ou la traite de fourrures mais s'opposent aux projets de colonisation permanente sur le continent, bien que plusieurs Malouins aient joué un rôle déterminant dans l'établissement des premiers colons français en Amérique. Dans les mémoires collectives, Jacques Cartier lui-même fut longtemps oublié : ce n'est qu'à partir du ^{xix}^e siècle qu'il fait l'objet d'une réappropriation historique et patrimoniale en tant que « découvreur du Canada », même si son image est partiellement éclipsée par celle d'autres « grands hommes » malouins associés à la représentation d'une cité corsaire au cœur de la construction identitaire malouine actuelle.

ABSTRACT

Saint-Malo developed a complex relationship with Canada throughout the long sixteenth century. Jacques Cartier's trajectory, today immediately associated with the exploration and colonisation of North America, was not representative of the choices favoured by this city. The Malouin traders concentrated their activities on seasonal fishing or fur trade but opposed projects of permanent colonisation on the continent, although several inhabitants played a key role in the establishment of the first French colonists in America. In the collective memory, Jacques Cartier himself was forgotten for a long time, until an historic and patrimonial re-appropriation in the nineteenth century. However, he is nowadays partially put aside in favour of other later local heroes associated to the representation of Saint-Malo as a "corsair city".